BIULETYN INFORMACYJNY IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

WYCHODZI 3 RAZY W MIESIĄCU

ROK I. | GDYNIA, dnia 30 listopada 1932 | NR. 31

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni
Referat Prasowy, ul. Świętojańska, tel. 1643.
PRENUMERATA: w kraju kwartalnie 3 zł., zagranicą 5 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415. Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpowiedz. Józef Kunert L. S. C.

WIADOMOŚCI MORSKIE

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

SPRAWY PODATKOWE

KOMUNIKATY I INFORMACJE

Mgr. ekon. Józef Kawczyński
Wicedyrektor Izby Przemysłowo-Handlowej
w Gdyni

Finansowanie handlu zamorskiego

W traktowaniu tego problemu spotykają się sfery gospodarcze z zapatrywaniem, że aparat, stworzony przez prawo bankowe i wewnętrzne zarządzenia państwowych banków w ramach działalności gdyńskich oddziałów Banku Gospodarstwa Krajowego i Państwowego Banku Rolnego, jest już wystarczający pod względem obsługi kredytowej dla transakcji handlowych, odbywających się za pośrednictwem portu w Gdyni. Zainteresowane sfery gospodarcze natomiast uważają, że należy zagadnienie finansowania handlu zamorskiego postawić na odpowiednio szerokiej platformie i traktować je także pod kątem widzenia przyszłych potrzeb portu.

Jeżeli bowiem już obecnie odczuwa się, że właściwe uregulowanie tego zagadnienia jest sprawą bardzo pilną, to niezawodnie, wobec tego, że port nasz coraz wyraźniej zmienia swoje oblicze i z portu przeładunkowego dla towarów masowych stał się również punktem przeładunku dla towarów wysokowartościowych i staje się stopniowo ośrodkiem handlu hurtowego, zagadnienie to już w najbliższej przyszłości przybrać może charakter szczególnie gwałtowny.

Nie potrzeba powtarzać znanych szczegółów o niezbędności pośrednictwa kredytowego w tranzakcjach handlowych z zagranicą, koniecznego szczególnie w handlu zamorskim ze względu na odległości, dzielące sprzedającego i nabywcę i zachodzące między nimi różnice językowe, zwyczajowe i ustrojów prawnych, ale przedewszystkiem podkreślić należy, że jest to problem za obszerny i za skomplikowany, aby przesądzać, że to, co już obecnie pod tym względem robi się w Gdyni, jest wystarczające, i że można się o problem ten nie troszczyć w dalszym ciągu.

Mamy przecież w sąsiednim Gdańsku 10 poważnych banków, zajmujących się finansowaniem handlu zamorskiego, a w Niemczech poza tak poważnemi bankami jak Bank für Auswärtigen Handel A. G., Deutsche Bank u. Discontogesellschaft A. G., Deutsche Golddiskontobank, wyspecjalizowanych w tym dziale pracy kredytowej, powołano do życia szereg banków dla tych krajów pozaeuropejskich, z którymi Niemcy utrzymują najżywsze stosunki handlowe, jak n. p. Deutsche Uberseeische Bank A. G. — o kapitale zakładowym w wysokości 30 miljonów marek, który to bank posiada liczne oddziały we wszystkich prawie republikach Południowej Ameryki, Deutsch Asiatische Bank — o kapitale zakładowym 7 i pół milj. marek, posiadający 8 oddziałów na terenie Chin i Japonji, Deutsche Afrika, Deutsch Ost — i Deutsch West Afrika Bank, każdy o 2 miljonowym kapitale zakładowym.

We Francji, jako bardzo ciekawy eksperyment stworzenia pomocy kredytowej dla handlu zamorskiego mamy w 1920 r. założony, z kapitałem 75 miljonów franków, „Narodowy Bank Francuski dla Handlu Zagranicznego".

Tych kilka przykładów jest dostatecznym dowodem, że problem finansowania handlu zagranicznego jest problemem bardzo poważnym. Na-

wet przy proporcjonalnem zastosowaniu zagranicznych rozmiarów tego problemu do naszych stosunków oraz rozmiarów i wartości naszego handlu zagranicznego, będzie to jeszcze zawsze problem duży i obszerny.

Na terenie Gdyni, jako jedynym naszym porcie suwerennym, powinno oczywiście zagadnienie to doczekać się rychłego rozwiązania, gdyż chcemy, aby Gdynia, która już obecnie obsługuje około 25 proc. naszych obrotów zagranicznych, zajęła w przyszłości w tym względzie stanowisko dominujące.

Jeżeli z takiego punktu widzenia poddamy baczniejszej analizie stopień przygotowania banków państwowych w Gdyni do kredytowej obsługi portu, to niestety ocena wypadnie niedostatecznie. To, co robi oddział Państwowego Banku Rolnego nie zasługuje w pełni na nazwę finansowania obrotów zamorskich, gdyż jego działalność ogranicza się jedynie do towarów, przechodzących przez Chłodnię Portową, która, jak wiadomo, obsługuje tylko nieznaczną część eksportu naszych płodów rolnych. Gdyński Oddział Banku Gospodarstwa Krajowego jest zasadniczo przygotowany do poważniejszej akcji i zbliża się już do realizacji interesów kredytowych w zakresie importu i eksportu. Można wierzyć, że wymieniony Bank rozwinie ten dział swojej pracy, że będzie mógł również dysponować na cel ten większymi funduszami, jednakże nie byłoby wskazanem łudzić się, że obsłuży on wszystkie potrzeby kredytowe portu i w sposób odpowiedni.

Mówiąc bowiem o banku dla finansowania handlu zamorskiego, nie można czynności jego ograniczać do samego faktu udzielania kredytu. Jest to wprawdzie w całym kompleksie spraw, złączonych z tym rodzajem pracy, czynność najistotniejsza, niemniej jednak, wzorując się na zagranicznych przykładach, podkreślić trzeba przedewszystkiem daleko posuniętą specjalizację banków, zajmujących się finansowaniem handlu zamorskiego i konieczność nadzwyczajnej elastyczności w działaniu.

Banki te prowadzą obszerne archiwa informacyjne o rynkach zagranicznych, solidności zamorskich kontrahentów, zajmują się propagandą eksportu, ułatwiają klientom swoim relacje z bankami zagranicznymi, opiekują się tranzakcją przez cały czas jej trwania, a często występują jako zainteresowani wspólnicy.

Zważywszy natomiast, że warunki i forma kredytu zależne są od wielu elementów zmiennych, jak konjunktura gospodarcza, rodzaj towaru, przedsiębiorstwa i obrotu, ryzyko, zdolności finansowe i kredytowe stron, sytuacja na rynkach kontrahentów i rynku pieniężnym, konkurencja banków obcych, jednem słowem od tych wszystkich czynników, których rozgrywka odbywa się między kapitałem a kredytem, między ryzykiem a zarobkiem — przed finalizacją interesu — stwierdzić można, że elastyczność w działaniu powinna być pierwszorzędnym walorem banku, który chce należycie funkcjonować w zakresie finansowania handlu zamorskiego.

Czy w roli tak funkcjonującego banku można sobie wyobrazić bank państwowy, zależny w swem działaniu od przepisów wewnętrznych, niezawsze aktualnych?

— To też, pomimo stwierdzonej tu pożytecznej działalności Banku Gospodarstwa Krajowego, nieodzowną jest rzeczą zajęcie się omawianym problemem przez poważne prywatne banki polskie. Dotychczas okazał tu zainteresowanie jedynie Bank Zachodni Sp. Akc. w Warszawie, który przez oddział swój w Gdyni dokonuje interesujących prób w zakresie nawiązania kontaktu z handlem portowym. Jednakże dotychczasowe wyniki tej pra-

cy są nieznaczne, gdyż oddział gdyński Banku nie został do tak poważnej pracy dostatecznie wyposażony. Wspomnieć tu należy także o działalności Warszawskiego Banku Dyskontowego, który wszakże pracuje wyłącznie tylko z Łuszczarnią Ryżu.

Pozatem ze strony ogółu banków polskich skonstatować można wprost szkodliwy dla naszego portu brak zainteresowania, co powoduje, że przeważna część tranzakcyj handlowych, dokonywanych przez nasz port, korzysta z usług banków zagranicznych.

Czem tłómaczyć to niekorzystne ustosunkowanie się naszych banków do portu gdyńskiego? Chyba tylko niedocenieniem sprawy. Wiadomą jest przecież rzeczą, że kredyt towarowy, we wszelkich jego formach, kryje w sobie najmniej ryzyka. Operacje kredytowe natomiast, związane z handlem zamorskim, uważane są za korzystne, a instytucje bankowe, oparte w swej działalności o współpracę z portami, zajmują w hirarchji bankowej pierwszorzędne miejsce.

Handel hurtowy, który coraz intensywniej garnie się do portu w Gdyni, jest przy dzisiejszym stanie rzeczy pozbawiony tego poparcia, jakiego ze strony naszych banków ma prawo oczekiwać. W wielu wypadkach dla braku tej pomocy nie może się także inicjatywa kupiectwa rozwijać w kierunku nawiązania bezpośredniego kontaktu z rynkami zagranicznemi.

Należy sobie uświadomić, że zapewne i sfery rządowe, które z taką energją prowadzą w dalszym ciągu dzieło rozbudowy portu i naszej polityki morskiej, pomimo olbrzymich trudności budżetowych, uważać mogą jedynie za rażącą anomalję objawy niedostatecznego solidaryzowania się naszych banków z wysiłkami Rządu i sfer gospodarczych nad stworzeniem w Gdyni wielkiego, własnego portu.

Port gdyński i pracujące w nim czynniki gospodarcze oczekują przeto od banków prywatnych, że zajmą się one niezwłocznie badaniem poruszonego tu problemu i że na podstawie zrodzonego w ten sposób zrorumienia dla ważności i pożyteczności sprawy tak dla nich, jak i dla całego naszego życia gospodarczego, doprowadzą bądźto w postaci inicjatywy indywidualnej, bądź też zbiorowej do ustalenia form i sposobów, które pozwoliłyby na zadawalniające rozwiązanie poruszanego tu problemu i zaspokojenie potrzeb naszego portu w zakresie pomocy kredytowej dla jego handlu.

Plenarne Zebranie Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni.

We wtorek dnia 6 grudnia br. odbędzie się w Grudziądzu, w sali posiedzeń Magistratu, o godz. 17-tej, plenarne zebranie Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni z następującym porządkiem dziennym:

1. Sprawozdanie z działalności Izby za czas od 1 czerwca do 30 listopada br.
2. Uchwalenie preliminarza budżetowego Izby na rok 1933.
3. Wybór Komisji Rewizyjnej na rok 1933.
4. Wybór Sędziów Sądu Polubownego na rok 1933.
5. Wybór członka Sądu Honorowego na miejsce p. W. Heinkego.

6. Sprawa przystąpienia Izby jako członka Towarzystwa projektowanej Międzynarodowej Wystawy Sportów Wodnych w Gdyni.
7. Zajęcie stanowiska Izby do programu zarządzeń w zakresie walki z obecnym kryzysem, który ma opracować Związek Izb.

WIADOMOŚCI Z GDYNI

SPRAWA SPORU O UMOWĘ ZBIOROWĄ DLA MARYNARZY.

Rozstrzygnięcie sporu o umowę zbiorową dla marynarzy natrafia znowu na nowe przeszkody, które odwlekają załatwienie tej palącej sprawy. W dniu 18 listopada rb. miał odbyć się w Gdyni pod przewodnictwem Pana Wojewody Pomorskiego St. Kirtiklisa, w danej materji arbitraż. Nie doszedł on jednak do skutku, gdyż Pan Wojewoda w ostatniej chwili zrzekł się funkcji superarbitra, motywując swe ustąpienie stanowiskiem Z. Z. T., który przeprowadził wśród załóg statków cały szereg uchwał, krępujących superarbitra i nie pozwalających mu na swobodną ocenę, a temsamem przesądzających zgóry kierunek arbitrażu. Niezależnie od tego Z. Z. T. powziął uchwałę odsunięcia od arbitrażu przedstawicieli Z. Z. Z., ograniczając w ten sposób front robotniczy do reprezentacji wyłącznie swego Związku, co wpłynąćby musiało na orzeczenie jednostronne. Wobec zrzeczenia się przez Pana Wojewodę St. Kirtiklisa roli superarbitra w omawianej sprawie następcą jego został wybrany p. Inż. Jerzy Drecki, Dyrektor Banku Gospodarstwa Krajowego w Warszawie.

PIERWSZA AUKCJA OWOCOWA W GDYNI.

W dniu 24 listopada rb. odbyła się w hangarze portowym nr. 5. pierwsza w Gdyni aukcja na owoce południowe. Sprzedawano 5.000 skrzyń cytryn syryjskich, przywiezionych bezpośrednio do Gdyni. Aukcję, do której stanęło ca 20 kupców owocowych, przeprowadził koncesjonowany aukcjonarjusz — Syndykat Handlowy w Gdyni.

Pierwsza cena wywoławcza wynosiła zł. 8 za skrzynię cytryn. Ponieważ nie znalazł się nabywca po tej cenie, przeto po przerwie sprzedano cytryny w drodze licytacji. W taki sposób cały transport sprzedano po zł. 1,60 za skrzynię. Cena ta rozumie się franco skład wolnocłowy, tak,

że nabywca musi opłacić jeszcze cło od nabytego towaru. Dodać należy, że cytryny te były niesortowane i nie należały do pierwszorzędnej jakości.

WYKOŃCZENIE HALI ŚLEDZIOWEJ.

Mimo wypadku, jaki miał miejsce przy budującej się hali śledziowej na nabrzeżu Angielskiem w porcie gdyńskim, prace nad jej wykończeniem są bardzo intensywnie prowadzone i posuwają się szybko naprzód.

Hala ta, której powierzchnia użytkowa wynosić będzie 2.000 m^2 a pojemność 15.300 m^3, zostanie oddana do eksploatacji w dniu 1 grudnia r. b.

POSIEDZENIE KOMISJI DYPLOMOWEJ.

W dniu 1 grudnia rb. w sali konferencyjnej Urzędu Morskiego odbędzie się posiedzenie Komisji Kwalifikacyjnej do orzekania w sprawach dyplomów dla oficerów marynarki handlowej pod przewodnictwem Dyrektora Urzędu Morskiego p. Inż. St. Łęgowskiego.

ZEBRANIE RADY TECHNICZNEJ DLA SPRAW MORSKICH.

W dniu 23 listopada odbyło się w Ministerstwie Przemysłu i Handlu w Warszawie posiedzenie Rady Technicznej do spraw morskich. Tematem obrad była kwestja uzgodnienia projektu głównego ujęcia wody do wodociągu Wielkiej Gdynl z projektem kanału przemysłowego w porcie gdyńskim.

ROZPRAWA IZBY MORSKIEJ.

Dnia 22 listopada rb. odbyły się rozprawy przed Izbą Morską przy Sądzie Grodzkim w Gdyni, na których rozpatrywane były dwa wypadki zatonięcia pasażerów w czasie podróży s/s „Kościuszko" z New Yorku do Gdyni w czasie lata roku zeszłego.

W pierwszym wypadku Izba ustaliła, że zatonięcie nastąpiło z powodów samobójczych. W drugim natomiast wypadku wyniki rozpraw uzasadniają przypuszczenie, że zaszedł także wypadek samobójstwa. W odniesieniu do jednego i drugiego wypadku Izba Morska wykazała, że kierownictwo statku wypełniło wszelkie obowiązki, ciążące na nim w związku z akcją ratowniczą.

STATEK FIRMY BAT'A W GDYNI.

W pierwszych dniach grudnia rb. zawinie do Gdyni pod banderą czechosłowacką statek „Kouroussa" (5.000 ton), zakupiony ostatnio przez znaną czeską fabrykę obuwia Bat'a.

Statek ten załaduje w porcie gdyńskim towary f. Bat'a, przeznaczone do kilku portów afrykańskich i do Indyj.

Przeładunek towaru f. Bat'a został zaakwirowany dla portu gdyńskiego, dzięki zabiegom Polskiej Agencji Morskiej.

RUDA SZWEDZKA DLA CZECHOSŁOWACJI.

Do portu gdyńskiego zaczęły nadchodzić dalsze transporty rudy szwedzkiej, przeznaczonej dla hut czechosłowackich. Ruda ta składana jest narazie na nabrzeżu Holenderskim.

PIERWSZY TRANSPORT POMARAŃCZ W NOWYM SEZONIE.

Dnia 27 listopada rb. nadszedł do Gdyni na statku „Tomsk" pierwszy z nowego zbioru ładunek pomarańcz sycylijskich w ilości 1.200 skrzyń. Pomarańcze te sprowadziła wprost z Palermo niedawno założona w Gdyni Duńsko-Polska Centrala Owoców.

ZWIĄZEK KSIĘGOWYCH i RZECZOZNAWCÓW KSIĘGOWOŚCI W GDYNI.

Związek Księgowych i Rzeczoznawców Księgowości na Pomorzu powiadomił Izbę, iż w Gdyni utworzone zostało Koło Związku, do Zarządu którego wchodzą p. p.: Edward Albiński jako prezes, Leon Szczepanowski jako sekretarz i Bronisław Depner jako skarbnik. Biuro mieści się w lokalu Pomorskiej Spółki Rewizyjnej, przy ul. Poniatowskiego, róg Starowiejskiej.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIĄ — GDAŃSK

ODJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

Sailings from Gdynia and Danzig -- Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.
(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Anderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich — Tallinn — Wyborg — Helsingfors
Baltic Ports — Tallinn — Viborg — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

s/s Poseidon z Gdyni 6. XII. — z Gdańska 10. XII.
s/s Śląsk z Gdyni 13. XII. — z Gdańska 17. XII.
s/s Poseidon z Gdyni 20. XII. — z Gdańska 24. XII.

Do Rotterdamu — Rotterdam

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

s/s Tczew z Gdyni 6. XII. — z Gdańska 9. XII.
s/s Cieszyn z Gdyni 13. XII. — z Gdańska 16. XII.
s/s Tczew z Gdyni 20. XII. — z Gdańska 23. XII.

Ferdynand Prowe Gdynia

s/s Rhea z Gdyni 1. XII. — z Gdańska 3. XII.
s/s Ibis z Gdyni 5. XII. — z Gdańska 7. XII.
s/s Pax z Gdyni 8. XII. — z Gdańska 10. XII.
s/s Nereus z Gdyni 12. XII. — z Gdańska 14. XII.
s/s Condor z Gdyni 15. XII. — z Gdańska 17. XII.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

s/s Cieszyn 13. XII. z Gdyni — 16. XII. z Gdańska
s/s Sląsk 27. XII. z Gdyni — 30. XII. z Gdańska

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Ibis 5. XII. z Gdyni — 7. XII. z Gdańska
s/s Condor 15. XII. z Gdyni — 17. XII. z Gdańska
s/s Ibis 26. XII. z Gdyni — 28. XII. z Gdańska

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Victor 3. XII. z Gdyni — 6. XII. z Gdańska
s/s J. C. Russ 6. XII. z Gdyni — 10. XII. z Gdańska
s/s Albert 10. XII. z Gdyni — 14. XII. z Gdańska
s/s Brake 13. XII. z Gdyni — 17. XII. z Gdańska
s/s Tatti 17. XII. z Gdyni — 21. XII. z Gdańska

Do Bremy (Bremen)

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Najade 12. XII. z Gdyni — 17. XII. z Gdańska
s/s Uranus 19. XII. z Gdyni — 24. XII. z Gdańska
s/s Najade 26. XII. z Gdyni — 31. XII. z Gdańska

Do Londynu (London)

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Premjer lub substyt. 7. XII. z Gdańska — 8. XII. z Gdyni
s/s Premjer lub substyt. 21. XII. z Gdańska — 22. XII. z Gdyni

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia lub substyt. 29. XI. z Gdańska — 1. XII. z Gdyni
s/s Baltonia lub substyt. 13. XII. z Gdańska — 15. XII. z Gdyni
s/s Baltonia lub substyt. 27. XII. z Gdańska — 29. XII. z Gdyni

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lwów 7. XII. z Gdańska — 8. XII. z Gdyni
s/s Lublin 14. XII. z Gdańska — 15. XII. z Gdyni

Do Manchester — Liverpool — Swansea

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Svanholm — około (about) 10. XII. z Gdańska
Uwaga: Statek ładuje w Gdyni do zachodnich portów Anglji co 8—10 dni.
Notice: Steamer loads at Gdynia for West England about every 8—10 days.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Havre — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Tiber — około (about) 2. XII.
s/s Magnus — około (about) 10. I. 1933
s/s Skjold — około (about) 27. I. 1933
Uwaga: Statki ładują w Gdyni do portów francuskich co 8—10 dni.
Notice: Steamers load at Gdynia for France about every 8—10 days.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

Uwaga: s/s Jacobsen z Gdyni w każdą środę — from Gdynia every Wednesday
z Gdańska w każdy czwartek — from Danzig every Thursday

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów (West-NorwayPorts).

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Jaederen — 30. XI. z Gdańska — 5. XII. z Gdyni
s/s Ursa — 15. XII. z Gdańska — 19. XII. z Gdyni

Do Gothenburga i zachodnio-szweckich portów oraz Lubeki (Gothenburg — West-Swedish Ports — Lübeck).

BergenskeBaltic TransportsLtd.

s/s Jaederen 30. XI. z Gdańska — 5. XII. z Gdyni
s/s Ursa 15. XII. z Gdańska — 19. XII. z Gdyni

Do Kłajpedy (Memel) — Kalmaru (Kalmar) — Karlskrony (Carlskrona)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm 8. XII. z Gdańska-Gdyni

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów
(Oslo and East-Norway Ports).

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus 29. XI. z Gdańska — 2. XII. z Gdyni
s/s Akershus 13. XII. z Gdańska — 16. XII. z Gdyni

Do Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbony — Sevilli — Gibraltaru — Casablanca oraz innych hiszpańskich i marokańskich portów.
(Pasajes — Bilbao — Oporto — Lisbon — Seville — Gibraltar — Casablanca — Spanishand Morocco Ports).

Bergenske Baltic TransportsLtd.

s/s Melilla 15. XII. z Gdańska — 15. XII. z Gdyni

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego
(Algeria — Egipt — Palestina — Syria — Turkey — Greece — Black Sea Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Erland 30. XI. z Gdyni — 1. XII. z Gdańska
m/s Gotland 16. XII. z Gdyni — 17. XII. z Gdańska
m/s Vikingland 28. XII. z Gdyni — 29. XII. z Gdańska

Do Malagi — Kartaginy — Alicante — Walencji — Tarragony — Barcelony — Marsylji — Genui — Livorno — Neapolu — Catanji — Messyny — Palermo
(Malaga — Cartagena — Alicante — Valencia — Tarragona — Barcelona — Marseilles — Genoa — Leghorn — Naples — Catania — Messina — Palermo)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iberia — 7. XII. z Gdańska

Do Sycylji i Portów Włoskich
(Sicily and Italian Ports)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Tomsk — 1. XII. z Gdyni
s/ś Tula — 8. XII. z Gdyni
s/s Broholm — 29. XII. z Gdyni

Do Nowego Yorku (New York)

American Scantic Line

s/s Scanmail — z Gdyni 12. XII.
s/s Scanpenn — z Gdyni 30. XII.
s/s Scanyork — z Gdyni 14. I. 1933.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax

Linja Gdynia — Ameryka

s/s Pułaski — 5. I. 1933 — z Gdyni

Do Rio de Janeiro — Santos — Buenos Aires

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Herakles 10. XII. z Gdańska
s/s Equator 10. I. z Gdańska

Do Afryki Południowej i Australji South Africa and Australia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Talleyrand około (about) — 20. XII. z Gdyni
m/s Troya około (about) — 15. I. 1933 z Gdyni

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten)

Nowy York (New York) — Gdynia

American Scantic Line

Oczekiwane w Gdyni — Due to arrive at Gdynia
s/s Scanmail — about 3. XII.
s/s Scanstates — about 14. XII.
s/s Scanpenn — about 20. XII.

Linja Gdynia — Ameryka

z N. Yorku s/s Pułaski 8. XII. — przyjazd do Gdyni 20. XII.

Hamburg — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Hamburga s/s Indelsaelven 23. XI. — przyjazd do Gdyni 26. XI.
z Hamburga s/s Alexandra 26. XI. — przyjazd do Gdyni 29. XI.
z Hamburga s/s Victor 30. XI. — przyjazd do Gdyni 3. XII.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

z Rotterdamu — s/s Śląsk 9. XII.
z Rotterdamu — s/s Tczew 16. XII.

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Rotterdamu — s/s Pax 3. 12. — przyjazd do Gdyni 8. 12.
z Rotterdamu — s/s Nereus 6. 12. — przyjazd do Gdyni 12. 12.
z Rotterdamu — s/s Condor 10. 12. — przyjazd do Gdyni 15. 12.
z Rotterdamu — s/s Jupiter 13. 12. — przyjazd do Gdyni 19. 12.
z Rotterdamu — s/s Rhea 17. 12. — przyjazd do Gdyni 22. 12.

Brema (Bremen) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Bremy — s/s Uranus 30. 11. — przyjazd do Gdyni 5. 12.
z Bremy — s/s Najade 7. 12. — przyjazd do Gdyni 12. 12.
z Bremy — s/s Uranus 14. 12. — przyjazd do Gdyni 19. 12.
z Bremy — s/s Najade 21. 12. — przyjazd do Gdyni 26. 12.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

z Antwerpji — s/s Śląsk 7. XII.
z Antwerpji — s/s Cieszyn 21. XII.
z Antwerpji — s/s Śląsk 4. I. 1933.

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Antwerpji — s/s Condor 8. 12. — przyjazd do Gdyni 15. 12.
z Antwerpji — s/s Ibis 17. 12. — przyjazd do Gdyni 20. 12.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

z Londynu s/s Premjer 1. 12. — przyjazd do Gdyni 4. 12.
z Londynu s/s Premjer 15. 12. — przyjazd do Gdańska 18. 12.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

Oczekiwane w Gdańsku Expected at Danzig	Oczekiwane w Gdyni Expected at Gdynia
s/s Baltonia 12. 12.	s/s Baltonia 13. 12.
s/s Baltonia 26. 12.	s/s Baltonia 27. 12.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe A. S.
(Polish-British Steamship Co. Ltd).

z Hull s/s Lwów 1. 12. — przyjazd do Gdańska 4. 12.
z Hull s/s Lublin 8. 12. — przyjazd do Gdańska 11. 12.
z Hull s/s Lwów 15. 12. — przyjazd do Gdańska 18. 12.

Bordeaux — La Palice — Le Havre — Dunkierka — Gdańsk — Gdynia

Bordeaux — La Pallice — Le Havre — Dunkirk — Danzig — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

z-from Bordeaux — La Pallice	z-from Havre — Dunkirk
s/s Skjold — około (about) 30. 11./1. 12.	s/s Skjold — około (about) 5/7. 12.
s/s Seine — około (about) 12/13.12.	s/s Seine — około (about) 17/19 12.

Manchester — Liverpool — Swansea — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

	ładuje — loads at Manchester około — about	ładuje — loads at Liverpool około — about	ładuje — loads at Swansea około — about
s/s Taarnholm	24/25. 11.	26/11. — 3. 12.	5/6.12.
s/s Hjortholm	1/2. 12.	3/10. 12.	12/13.12.

Włochy (Italy) — Genua (Genoa) — Livorno (Leghorno) — Neapol (Naples) — Sycylja (Sicily) — Catania Messyna (Messina) — Palermo — Kopenhaga (Copenhagen) — Gdynia.

F. G. Reinhold Ltd.

z-from	s/s Tula	s/s Broholm	s/s Egholm
Genoa	—	30. 11.	—
Livorno	—	2. 12.	13. 12.
Neapol	14. 11.	3. 12.	12. 12.
Catania	16. 11.	8. 12.	10. 12.
Messina	17. 11.	9. 12.	—
Palermo	18. 11.	10. 12.	—
due at Gdynia	7. 12.	28. 12.	—

Portugalja (Portugal) — Kopenhaga (Copenhagen) — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

	from Lisbon about	from Oporto about	at Copenhagen and Gdynia about
s/s Tula	27. 11.	29. 11.	7. 12.
s/s Broholm	19. 12.	21. 12.	28. 12.

Morze Śródziemne — Kopenhaga — Gdynia — Gdańsk

Mediterranean Sea — Copenhagen — Gdynia — Danzig

(Marseilles, Genoa, Leghorn, Naples, Catania, Messina, Palermo, Tarragona, Valencia, Malaga, Cadiz, Tunis, Algiers, Casablanca, Lisbon, Oporto, Madeira)

F. G. Reinhold Ltd.

z — from	s/s Tomsk about	s/s Tula about	s/s Broholm about
Tarragona	—	—	14. 12.
Valencja	—	23. 11.	—
Almeria	—	—	—
Malaga	18. 11.	—	16. 12.
Cadiz	—	26. 11.	17. 12.
at Gdynia	1. 12.	7. 12.	28. 12.

Sycylja — Gdynia — Gdańsk
Sicily — Gdynia — Danzig

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Gallia — ładuje (loads) 1/3. 12. — przyjazd do Gdyni 18. 12.

Hiszpania — Gdynia — Gdańsk
Spain — Gdynia — Danzig

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Ivernia — ładuje (loads) 21/25. 11. przyjazd do Gdyni 10. 11.
s/s Mansuria — ładuje (loads) 29. 11. — 3. 12. przyjazd do Gdyni 18. 12.

Palestyna (Haifa-Jaffa) — Gdynia

Palestine (Haifa-Jaffa) — Gdynia

Svenska Orient Linien — Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Blaland — 17. 12. from Jaffa — to Rotterdam - Hamburg - Copenhagen - Gdynia
s/s Hemland — 29. 12. from Haifa — to Hamburg — Copenhagen — Gdynia
s/s Erland — 10. 1. from Jaffa — to Rotterdam - Hamburg - Copenhagen - Gdynia

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Due to sail:

Wychodzi z - from	New Orleans	Galveston Houston	Savannah
s/s Tugela	—	15. 11.	—
m/s Svaneholm	18. 11.	25. 11.	30. 11.
m/s Toronto	28. 11.	5. 12.	—
m/s Vasaholm	8. 12.	15. 12.	21. 12.
m/s Tortugas	18. 12.	24. 12.	—
m/s Sparreholm	28. 12.	5. 1. 1933.	—

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Svanhild — about second half of November — w II. połowie listopada
s/s Georgia — about middle of December — w połowie grudnia

Rio de Janeiro — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Mercator — ładuje ca 15. 12. — przyjazd do Gdyni 15. 1. 1933.
s/s Bore VIII. — ładuje ca 15. 1. — przyjazd do Gdyni 15. 2. 1933.

Buenos Aires — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Bore IX. — ładuje w końcu listopada — w początku grudnia
End of November — Beginning of December
s/s Bore VIII. — ładuje w końcu listopada — w początku grudnia
End of November — Beginning of December

Casablanca — Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Melilla — ładuje (loads) około (about) 20/25. 11.

Australja — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Triton — ładuje w Sydney (loads at Sydney) 4. 10.
oczekiwany w Gdyni (due at Gdynia) — około (about) 29. 11.
m/s Mirrabooka — ładuje w Sydney (loads at Sydney) — 13. 10.
oczekiwany w Gdyni — 1. 12.
m/s Talleyrand — ładuje w Sydney (loads at Sydney) 18. 10.
oczekiwany w Gdyni (due at Gdynia) — około (about) 20. 12.
m/s Troya — ładuje w Sydney (loads at Sydney) — 15. 11.
oczekiwany w Gdyni (due at Gdynia) — 15. I. 1933.

WIADOMOŚCI MORSKIE

PROJEKT BUDOWY ELEWATORA ZBOŻOWEGO W SZCZECINIE.

Port szczeciński nosi się z zamiarem, już od kilku lat, wybudowania elewatora zbożowego najnowszego typu. Trudności finansowe jednak nie

pozwalają na zrealizowanie tej inwestycji i odsuwają budowę na czas późniejszy. Narazie na terenie przeznaczonym pod elewator wykończone zostały roboty czerpalne kosztem 400.000,— RM.

Pierwotny projekt przewidywał budowę elewatora o pojemności 25.000 t. z możliwością rozszerzenia go do 30.000 t. Projekt ten uległ zmianie i ostatnio mówi się już o budowie elewatora mniejszego o charakterze składu długoterminowego, przyczem według posiadanych informacyj 3/4 elewatora ma być przeznaczone na silosy i 1 4 na (komory z podłogami) podłogi.

Obrót roczny oblicza się w przybliżeniu na 150.000 — 200.000 t. Co do sposobu eksploatacji nie powzięto jeszcze żadnych decyzyj. Prawdopodobnie będzie on eksploatowany przez Zarząd Portu wzgl. Tow. Portowe.

Obecnie zboże w porcie szczecińskim składuje się w elewatorach starego typu, należących do firm prywatnych, których łączna pojemność waha się w granicach od kilkuset do kilku tysięcy ton względnie w nowym 6-cio piętrowym hangarze o pojemności 65 000 t., znajdującym się w obrębie strefy wolnocłowej.

SUBWENCJA DLA SZWEDZKICH ARMATORÓW.

W ostatnim czasie przyznał rząd szwedzki towarzystwom okrętowym subwencję w wysokości 975.000 koron. Z tej sumy towarzystwo „Zenit" otrzymało 875.000 koron na budowę nowego statku o pojemności 8.300 ton

ROZBUDOWA FLOTY HANDLOWEJ.

Z początkiem października znajdowało się w budowie na stoczniach okrętowych w całym świecie 727.000 ton. Z tego przypadło na Anglję 238.000, ton, na Włochy 128,000 ton, na Stany Zjednoczone 125.000 ton, na Francję 109.000 ton, na Niemcy 81.000 ton.

OBROTY PORTOWE GDAŃSKA.

W miesiącu październiku zawinęło do portu gdańskiego 457 statków o pojemności 252.824 ton netto, opuściło zaś port 446 statków o pojemności 246.087 ton netto, podczas gdy we wrześniu zawinęło 446 statków o pojemności 245.229 ton netto, opuściło zaś port 449 statków o pojemności 236.162 ton netto.

SOWIETY FRACHTUJĄ STATKI NORWESKIE I SZWECKIE.

Sowieckie Biuro Frachtowania Statków w Oslo zafrachtowało w pierwszych trzech kwartałach br. 507 statków norweskich o pojemności ca 1.500.000 ton, płacąc tytułem należności za fracht Ł. ster. 1.200.000.—

W tym samym czasie Sowiety zafrachtowały 519.781 ton szweckiego tonażu, płacąc przeszło siedem miljonów koron szweckich tytułem frachtu.

UNIERUCHOMIONY TONAŻ ANGIELSKI.

Z początkiem października br. było unieruchomionych w portach angielskich 641.000 ton. W tym samym miesiącu ubiegłego roku było unieruchomionych 527.000 ton, tak, że w tym roku sytuacja się pogorszyła i unieruchomiony tonaż zwiększył się w porównaniu z ub. r. o 114.000 ton.

Najwięcej było unieruchomionych statków w miesiącu styczniu 1927 r. a mianowicie 708.000 ton.

Obecnie jest unieruchomionych 18,9% tonażu angielskiego.

POMOC DLA BEZROBOTNYCH W PORTACH NIEMIECKICH.

„Gesellschaft für Oeffentliche Arbeiten", działające w imieniu rządu niemieckiego, postanowiło wyasygnować kwotę 2.925.000 RM. dla zatrudnienia bezrobotnych przy rozbudowie i ulepszeniach portu hamburskiego. Również „Reichsanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenfürsorge„ ma zamiar udzielić dla tych samych celów 300.000 RM.

W programie tych prac znajdują się pogłębienie „Kaiser-Wilhelm-Hafen" i wzmocnienie pirsów No. 71 i 75.

Ponadto dla portu bremeńskiego ma się również wyasygnować kwotę 2.700.000 RM, dla tych samych celów. W Bremie ma się przedewszystkiem pogłębić basen No. 1.

STAWKI FRACHTOWE DO PORTÓW SKANDYNAWSKICH.

Stawki frachtowe z Antwerpji do portów: Stockholm, Sundsvall, Gefle, Malmö, Helsingborg i Landskrona nie ulegną chwilowo zwyżce tak, że dodatek zimowy w wysokości 25 proc. w czasie od 1 grudnia br. do 31 marca 1933 r., względnie w wysokości 10 proc. w czasie od 1 stycznia 1933 do 31 marca 1933 nie będzie wliczany. Oznacza to poważną zniżkę stawek frachtowych na wymienionych szlakach.

RUCH PORTOWY W KOPENHADZE.

W miesiącu październiku br. zawinęło do portu kopenhaskiego 1894 statków o pojemności 514.697 ton reg., podczas gdy we wrześniu zawinęło 1894 statków o pojemności 529.615 ton rej. Kolejność bander była następująca: Danja 1.380 statków, Szwecja 258, Niemcy 125, Holandja 31, Finlandja 22, Anglja 18, Norwegja 14, Estonja 4, Islandja 4, Łotwa 3, Rosja 2, Rumunja, Japonja, Stany Zjedn., Belgja i Francja po jednym statku.

OBROTY PORTOWE ROTTERDAMU.

W miesiącu październiku zawinęło do portu rotterdamskiego 399 statków t. j. o 11 statków więcej niż we wrznśniu br., lecz o 49 mniej niż w październiku ub. r. Opuściło zaś port 378 statków, t. j. 43 więcej niż w wrześniu br., lecz o 28 mniej niż w październiku ub. r.

W czasie od 1 stycznia do 31 października br. przybyło do portu rotterdamskiego 5.760 statków, podczas gdy w tym samym okresie ub. r. przybyło 6.638 statków. Wyszło zaś z portu 5.493 statków, podczas gdy w ub. roku wyszło 6.261 statków.

RUCH PORTOWY AMSTERDAMU.

W październiku br. zawinęło do portu amsterdamskiego 272 statki o pojemności 382.678 ton r.n, W październiku ub. r. przybyło do portu 310 statków o pojemności 428.368 n.r.t. opuściło zaś port 312 statków o pojemności 432.753 n.r.t.

W miesiącu październiku br. na 272 statki, przybyłych do portu 130 statków z drobnicą, mieszanych (z towaramim asowemi i drobnicą) 21, po bunker 17. w balaście 64. Kolejność bander była następująca: Holandja 130 statków, Anglja 50, Niemcy 28, Szwecja 25, Norwegja 13, Danja 4, Francja 1, Grecja 5, Hiszpanja 3, Litwa 1, Finlandja 5, Polska 1, Włochy 1, Estonja 1, Gdańsk 1, Rosja 1.

Unieruchomionych statków w porcie amsterdamskim jest obecnie 51, o pojemności 293.940 ton brutto, podczas gdy w październiku br. było unieruchomionych 66 statków o pojemności 335.792 ton: w listopadzie ub. r. było unieruchomionych 40 statków o pojemności 205.110 ton.

RUCH PORTOWY BREMY.

W miesiącu październiku br. weszło do portu bremeńskiego 612 statków o pojemności 642.146 ton netto, co w porównaniu z poprzdnim miesiącem br. oznacza spadek ruchu o 79 statków o pojemności 19.221 ton netto, t. j. o 3%. W pierwszych 10 miesiącach br. weszło do portu 6.475.243 ton netto, t. j. 706.331 (10%) mniej niż w tym samym okresie ub. r.

OBROTY PORTOWE GANDAWY.

W październiku odwiedziło Gandawę 185 statków o pojemności 207.228 ton Moorsom, podczas gdy tego samego mięsiąca ub. r. weszło do portu 252 statki o pojemności 257.626 ton. W pierwszych dziesięciu miesiącach br. zawinęło do Gandawy 1.790 statków o pojemności 1.801.802 ton, podczas gdy w tym samym czasie r. ub. zawinęło 2.092 statki o pojemności 2.143.866 ton.

WIADOMOŚCI CELNE EKSPORTOWE I IMPORTOWE

ZASTOSOWANIE CŁA ULGOWEGO NA KAWĘ.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni komunikuje, że od dnia 2 grudnia 1932 r. począwszy, przy załatwianiu podań o zastosowanie cła ulgowego na kawę, przewidzianego w Dzienniku Ustaw z 1931 r. Nr. 112, poz. 885, Ninisterstwo Przemysłu i Handlu będzie postępowawało w następujący sposób:

1. Od daty powyższej począwszy (t.j. od 2-go grudnia 1932 r.) firmy importujące kawę winny załączać do podań zaświadczenia kompensacyjne, stwierdzające eksport szyn, przyczem powyższa data dotyczy momentu wpłynięcia podania wraz z zaświadczeniem kompensacyjnem do Ministertwa Przemysłu i Handlu.

   Firmy, które nie będą mogły przedstawić zaświadczeń kompensacyjnych na szyny, będą opłacały od sprowadzanej kawy normalne cło morskie, względnie lądowe.

2) Zaświadczenia kompensacyjne, stwierdzające eksport szyn do krajów nie produkujących kawę (np. Holandja) będą upoważniały do uzyskania ulgi celnej na kawę niezależnie od jej pochodzenia. Natomiast zaświadczenia kompensacyjne stwierdzające eksport szyn do krajów produkujących kawę (np. Brazylja) będą upoważniały do ulgowego importu kawy, pochodzącej z tego kraju do którego wywieziono szyny.

3. Przeprowadzaniem tranzakcyj kompensacyjnych (kawa za szyny) zajmują się: Związek Eksportowy Polskich Hut Żelaznych i zrzeszeni w spółce „Polska Centrala importu kawy” importerzy kawy.

WIADOMOŚCI Z RYNKU BEKONOWEGO.

Ostatnie notowania cen bekonów na giełdzie londyńskiej w dniu 18 b. m. kształtowały się nadal zwyżkowo. Zwyżka bekonu irlandzkiego wynosiła 2 — 3 sh; zwyżka innych gatunków wynosiła przeciętnie 4 sh.

Notowano w sh. za 1 cwt.:

bekon	angielski	72 — 92
„	irlandzki	58 -- 65
„	kanadyjski	57 — 58
„	duński	58 — 60
„	holenderski	51 — 54
„	estoński	54 — 55
„	łotewski	54 — 55
„	litewski	52 — 54
„	polski	50 — 54
„	szwedzki	59 — 60

W Hull notowano polskie bekony 50 — 52 sh., w Liverpool 51 —55 sh, i w Cardiff 53— 55 sh. Uboje w poszczególnych państwach przedstawiały się następująco: ubój duński za czas od 12 do 18 listopada wyniósł około 109.000 sztuk, co w porównaniu z poprzednim tygodniem, wykazuje spadek o ca 10.000 sztuk; ubój holenderski w tym samym czasokresie wyniósł 33.905 szt., szwedzki 7241 szt. i litewski 17.880 szt. Według danych Polskiego Związku Bekonowego ubój polski za czas od 14 do 19 listopada b. r. wyniósł 22.687 sztuk, co w porównaniu z poprzednim tygodniem, wykazuje wzrost o przeszło 4.000 sztuk. W dniach 9 — 11 listopada wysłano z Polski do Anglji ogółem 7.402 baloty, z których 5.467 bal. z przeznaczeniem do Londynu. W tygodniu sprawozdawczym, dostawy z Danji na rynek angielski wynosiły ogółem 63.934 bal., z których 29.972 bal. przybyło do Londynu. Naogół ostatnie dowozy były większe od dowozów z tygodnia poprzedniego. Podczas pierwszych dziesięciu mie. sięcy b. r. widoczny jest wzrost dowozów z Danji, Polski, Kanady oraz z rynków bałtyckich, w porównaniu z rokiem poprzednim. Natomiast Szwecja, Irlandja i Stany Zjednoczone zmniejszyły w tym czasie swe dowozy.

Z ZAGRANICZNYCH RYNKÓW DRZEWNYCH.

Przy sprzedażach drewna surowego w Prusach Wschodnich (okręg Ostroda-Olsztyn) przez tamtejsze Lasy Państwowe stwierdzono zwyżkę cen od 10 do 15%. Według rozporządzenia pruskiego Ministerstwa Rolnictwa Lasy Państwowe nie mogą sprzedawać drewna surowego po cenie niższej od zeszłorocznej. — Państwo Pruskie zamierza w zasadzie sprzedawać również z wolnej ręki.

Według wiadomości ze Szwecji w Umen (Północna Szwecja) 66% zaofiarowanego drewna zostało już sprzedane, podczas gdy w roku zeszłym nie srzedano nawet połowy towaru wystawionego na sprzedaż. Naogół osiągnięto w tym roku lepsze ceny, co wiąże się również z tą okolicznością, że zbyt znajduje drewno bardziej wartościowe niż w roku zeszłym i że wogóle nabywcy dają niższe ceny.

W ostatnich tygodniach także i na fińskim rynku papierówki obserwowane jest zwiekszone zainteresowanie kupców zagranicznych, głównie z Niemiec. Właściciele lasów dążą do zrzeszenia się w celu ustalenia wspólnych cen. Obserwowana jest tam również ostatnio zwyżka ceny. Podczas, gdy najniższa cena za nawpółokorowaną papierówkę wynosiła 40 fmk. za m^3 (o 70% poniżej realnej wartości drewna w r. 1928), to obecnie płacą 50 fmk. a w pomyślniej sytuowanych okręgach południowych 70 fmk.

WŁOSKI RYNEK JAJCZARSKI.

Ceny jaj na rynku triesteńskim, tak w sprzedaży hurtowej jak i detalicznej stale idą w górę. Z zagranicy kupowane są obecnie głównie jaja polskie, przyczem ceny tychże za podwójną skrzynię (1440 sztuk) franco Petrovice osięga $ 16. Ponieważ transport skrzyni z Petrovice do Triestu wynosi przeciętnie około 1 dolara, przeto cena w Trieście wynosi około $ 17—25 za skrzynię.

Chwilowo jednakowoż najwięcej znajduje się na rynku jaj krajowych, (głównie z Friuli), ponieważ wysprzedaje się magazynowane zapasy. Cena w detalu wynosi od 40—45 centisimów za sztukę.

Jugosłowiańskich jaj przychodzi do Triestu stosunkowo nie dużo, raz w następstwie wprowadzonych ograniczeń dewizowych w stosunkach handlowych włosko-jugosłowiańskich, powtóre ponieważ Jugosławia zazwyczaj na jesieni i w zimie jaj mało eksportuje, zaczynając swój sezon eksportowy normalnie na wiosnę. Oprócz Jugosławji pewne ilości jaj dostarczają do Triestu Bułgarja, Egipt i Turcja. Egipt dostarcza jaj wyłącznie prawie małej wagi 38—40 gramów, głównie w miesiącach listopadzie, grudniu i styczniu, w turecki zaś towar importerzy tutejsi zaopatrują się niechętnie ponieważ jest on źle sortowany.

Wobec przedstawionych powyżej warunków konkurencji, sytuacja dla importu jaj z Polski wydaje się być pomyślna i import ten mógłby zostać obecnie poważnie zwiększony.

Z sytuacji obecnej na rynku jajczarskim wynika, iż jaja tureckie nie stanowią niebezpieczeństwa dla dotychczasowego importu i że przenikanie ich ograniczy się zapewne tylko do Neapolu i Rzymu, dokąd zresztą dostarczane są w zmiennych ilościach oddawna. Towar turecki pod względem jakości nie odpowiada wymaganiom tutejszym, trudność zaś nawiązywania stosunków z importerami tureckimi, których system pracy i wywiązywanie się z zobowiązań, są oceniane raczej pesymistycznie, większości zaś odbiorców zupełnie nieznane, odgrywa również dużą rolę w nastrojach tychże.

Istotne niebezpieczeństwo natomiast zagraża od strony Bułgarji, której towar jest już wprowadzony na rynki tutejsze, ma do przebycia drogę stosunkowo krótką, w związku zaś z nastrojami panującemi, liczyć może na pewne ułatwienia, umożliwiające skuteczną konkurencję z jajami jugosłowiańskiemi i polskiemi.

Wobec wprowadzenia clearingu przez Italję z Jugosławią i utrudnień wynikających z tego powodu dla kupców, miała podobno Jugosławia utrudnić przez odnośne zarządzenia, tranzyt jaj bułgarskich do tego stopnia, że Bułgarja zmuszona była szukać możliwości eksportu przez Turcję, co też podobno zostało osiągnięte.

W chwili obecnej kupcy miejscowi rozporządzają znacznemi rezerwami które likwidują z zachowaniem pewnych ostróżności po nowych cenach (460—480 lir.)

Naogół co do kształtowania się warunków na przyszłość panuje niepewność. Kampanja obecna jest ukończona, najbliższa, następna (styczeń marzec) obejmuje jaja wczesne, południowe (Ameryka Południowa, Egipt), oraz jaja hodowlane (Belgja, Holandja).

Jak będzie wyglądał sezon następny, dziś jeszcze ustalić niepodobna. Stwierdzono jednak już w związku z zwrotem cen spadek konsumcji na rynku wewnętrznym.

W SPRAWIE EKSPORTU DROBIU BITEGO DO WŁOCH.

W związku z wprowadzeniem clearingu z Jugosławją i wobec wynikających z rozporządzenia Rządu włoskiego trudności dla tamtejszych kupców, daje się zauważyć większe zainteresowanie bitym drobiem polskim, który dotychczas w wielkiej ilości był sprowadzany z Jugosławji.

Pomimo bardzo znacznej podwyżki cła na drób w Italji od dnia 1 września br. i spowodowanej tem podwyżki cen, zapotrzebowanie i zainteresowanie drobiem zagranicznym także i polskim jest znaczne. Ceny hurtowe drobiu zagranicznego przed podwyżką cła wynosiły franco Triest:

kurczęta lir. wt. 5,80 — 6,20 za 1 kg. bez cła i opła. san.
kury „ „ 5,50 — 6,20 „ „ „ „ „ „

Obecnie, po okresie znaczniejszych wahań cen, te ostatnie ustaliły się narazie na następującym poziomie:

kurczęta lir. wł. 5,00 — 5,10 za 1 kg. bez cła i opłat san.
kury „ „ 4,20 — 4,50 „ „ „ „ „ „

W SPRAWIE MOŻLIWOŚCI EKSPORTU SIEMIENIA LNIANEGO DO WŁOCH.

Według uzyskanych ostatnio informacyj, rynek triesteński zaczął zdradzać pewne zainteresowanie możliwością zakupna w Polsce siemienia lnianego dla celów produkcji oleju. Zainteresowanie Triestu dotyczy zasadniczo dwóch gatunków siemienia, a mianowicie o wydajności 95% oraz o wydajności 90% oleju.

Produkcja włoska jest zupełnie nieznaczna i dlatego też olejarnie zaopatrują się w siemię bądź to w kolonjach włoskich, bądź też w Indjach, Argentynie i Rumunji. Siemie polskie jest na rynku triesteńskim znane, jakkolwiek od dłuższego czasu żadnych tranzakcyj w tym zakresie z Polską nie robiono. Określenie gatunku siemienia wedle jego wydajności, a więc i ustalenie ceny według panujących tam zwyczajów rynkowych następuje dopiero po przybyciu towaru do Triestu. Próbki przybyłego towaru poddawane są w Izbie Handlowej analizie i stosownie do ustalonej wydajności zaliczane do odnośnego gatunku o zafiksowanej cenie.

Ceny wedle ostatnich notowań giełdowych wynoszą: siemię lniane indyjskie — 83—84 Lir. włos. za 100 kg. franco Triest bez cła, siemię lniane argentyńskie — 65 66 Lir. wł. za 100 kg. franco Triest bez cła, siemię lniane rumuńskie (znane na rynku jako naddunajskie) — 70—72 Lir. wł. za 100 kg., siemie lniane z kolonji włoskich — 68 Lir. wł. za 100 kg.

Tranzakcje siemieniem odbywają się wszakże także poza Giełdą, a mianowicie w ostatnich tygodniach Triest płacił około 70 Lirów za 100 kg. siemienia zagranicznego.

Cło wynosi 20 Lirów za 100 kg. i 15% ad valorem, jednakowoż nie obchodzi ono eksportera, ponieważ towar zawsze jest sprzedawany franco Triest bez cła.

W SPRAWIE EKSPORTU MIODU DO FRANCJI.

Izba Przemysłowo- Handlowa w Gdyni podaje do wiadomości zainteresowanych informacje w sprawie wywozu miodu do Francji.

Przywóz miodu do Francji nie podlega ograniczeniom, niema ani kontyngentu ani licencji.

Władze francuskie wymagają przedłożenia świadectwa zdrowotności wystawionego przez odpowiednie kompetentne instytucje kraju wysyłającego;

Izby Rolnicze, Instytuty Pszczelnicze i. t. p. (ustalone w drodze oficjalnej dla danego kraju).

Za najlepszy gatunek miodu uważa się miód t. zw. „gatinais" otrzymany z pszczół pasionych na kwiatach koniczyny, sparcety, akacji oraz lipy. Jest on koloru żółto-złocistego. Ciemny miód nie jest poszukiwany.

Nie wolno dawać nazwy „miodu" produktowi zcukrzonemu przez ogrzewanie lub zawierającemu ponad 25% cukru, gdyż uważa się go wówczas za surogat (succedane) i cli według odrębnej stawki celnej. Nie wolno również zabarwiać sztucznie naturalnego miodu.

Opłata celna we Francji wynosi 100 franków od 100 kg. brutto. Taksa importowa wynosi 2% ad valorem. Towar podpadający pod kategorję surogatu („succedane") opłaca wyższą stawkę: 162 fr. od 100 kg. (netto oraz taksę wywozową 6% od zafakturowanej wartości). Powyższe dane dotyczą taryfy minimalnej. Taryfa ogólna jest dwa razy większa.

Przy wwozie do Paryża należy uiszczać t. ż.: rogatkowe w wysokości 30 fr. od 100 kg.

Koszty przewozu miodu z Polski do Francji, sądząc z zeszłorocznego doświadczenia, nie powinny przekraczać ca 1,20 fr. od kg. przy przesyłkach, zawierających conajmniej 500 kg. towaru. Transporty wagonowe kalkulowałyby się oczywiście taniej.

Za najpraktyczniejszy sposób opakowania uważa się tu naogół bańki blaszane, pomieszczające 25 kg. miodu. Używa się też często beczułek drewnianych, lecz system ten jest jakoby mniej wskazany.

Francja sprowadza miód z zagranicy, jakkolwiek posiada dosyć znacznie rozwiniętą własną produkcje, która pozwala jej eksportować około 7.000 kwintali metrycznych rocznie. Głównymi dostawcami są: Ameryka Północna i Południowa, Algier i do pewnego stopnia Rosja.

W ostatnich latach cyfry importu miodu są dwukrotnie wyższe niż eksportu, z wyraźną tendencją wzmagania się dowozu i kurczenia się wywozu.

Niektórzy kupcy francuscy sprowadzili już miód polski, który, jak się zdaje, powinien znaleźć chętnych odbiorców, o ile będzie w dobrym gatunku i w cenie przystępnej.

Kwestja cen ma w danym wypadku oczywiście pierwszorzędne znaczenie, jeżeli się zważy, żekonkurencja tak towaru miejscowego jak i zagranicznego jest bardzo ostra, i że ceny najlepszego miodu francuskiego nie przekraczają zazwyczaj w hurcie ca 6 fr. za kg. W półhurcie przeprowadza się tranzakcje po 7 do 9 fr.

Ceny detaliczne wahają się między 14 i 16 frankami za kg.

W SPRAWIE STOSUNKÓW HANDLOWYCH Z GRECJĄ.

Izba Handlowa Polsko-Grecka w Warszawie zwraca uwagę, że Grecja importuje obecnie wszelkiego rodzaju towary, jak: bydło, masło, jaja, warzywa, drzewo, węgiel, wełnę, konfekcję produkty rolne, cukier, benzynę, wyroby żelazne i t. d., i że istnieją poważne możliwości kompensacyjne z Polską.

W celu ułatwienia wymiany towarowej między Polską a Grecją Izba Handlowa Polsko-Grecka służyć będzie posiadanemi materjałami oraz gotowa jest bezinteresownie współdziałać w firmami przy zawieraniu tranzakcji handlowych.

W SPRAWIE WYWOZU ZBÓŻ STRĄCZKOWYCH DO ARGENTYNY

W sprawie zbytu fasoli jadalnej w Argentynie Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni komunikuje, że głównym dostawcą jest sąsiednia republika Chile. Ze względu na geograficzne położenie, kraj ten posiada bezwzględnie lepsze warunki konkurencyjne, niż inni dostawcy. Statystyka importu fasoli do Argentyny za lata 1928-31 jest następująca (w kilogramach):

	1928	1929	1930	1931
ogółem :	2.932.214	3.015.765	9.004.908	2.816.285

Przyczyną spadku importu w ub. roku (dotyczy to również bieżącego roku) jest: dostateczny urodzaj miejscowy fasoli, podniesienie cła na importowaną fasolę, wreszcie zubożenie ludności (w mniejszym stopniu).

Fasola importowa przychodzi tu w workach o wadze 70 kg. brutto, wzgl. netto. Wskazanem jest przeważyć wagę netto o 1/2 kg. na ewent. zanieczyszczenie. O ile worki są mocne, mogą być pojedyńcze. Na workach musi być napisane „Producto Polaco" lub „Polonia" oraz waga w kg. brutto, rok zbioru np. „cosecha 1932" i wreszcie wskazanem jest ponumerować worki i zaopatrzyć je w znaki firmy.

Cło od fasoli jadalnej wynosi obecnie, jak nast. (wyciąg z arg. taryfy celnej):

§ 229. Fasola łącznie z wagą worka. Stała ocena 1 kg. 0,08 pesów w złocie; cło (32 proc. plus 10 proc.) — 42 proc. ad valorem, co stanowi 0,0336 pes zł. za 1 kg. Do cła dochodzą opłaty manipulacyjne:

1) statystyczne 3 proc. od stałej oceny całego transportu,
2) składowe 0,10 pes. w złocie za każde 100 kg.
3) przewozowe 0.20 pes. w złocie za każde 100 kg.
4) za zużycie dźwigu 0,70 pes. w złocie za każdą tonnę.

Ostatnio w przeliczeniu na pesy papierowe łącznie ze wszystkiemi kosztami odprawa celna wynosiła 9,30 pesów papierowych za 100 kg.

W Argentynie można liczyć na zbyt fasoli w gatunkach: „caballeros", „aluvias" itd., gdyż fasola „Mantoca", „Friguitos" i „Tape" jest produkowana w kraju i import tych gatunków nie opłaca się.

Oferty należy nadsyłać w języku hiszpańskim lub francuskim. Ceny podawać c i f. Buenos Aires w pesach argentyńskich lub dolarach amerykańskich. Próbki mają być brane z worka bez przebierania, t. zn. reprezentować towar, jaki odbiorca ma otrzymać. Woreczki z próbkami powinny zawierać ok. 1 kg. Im większa próbka, tym lepiej kupujący może zorjentować się w jakości i stanie towaru. Najlepiej ofiarować fasolę białą, koloru lekko różowego (rellina) oraz kolorową. Oferty można składać cały rok, natomiast zakupy tut. kupcy robią od lutego do sierpnia.

Wymagana przez tutejsze władze celne analiza chemiczna produktów spożywczych załatwiana bywa przez importera. Konsulat argentyński we Lwowie wystawi odpowiednie świadectwo pochodzenia.

Rynek argentyński w bieżącym roku jest mniej pojemny, niż w ub. roku. Polscy producenci mogą liczyć na zbyt w Argentynie fasoli w wypadku, gdy ceny będą wyjątkowo korzystne, a gatunek będzie odpowiadać miejscowym wymaganiom.

Warunki płatności obecnie są następujące: hiszpańscy eksporterzy sprzedają fasolę na 90 dni. chilijscy — 60—90 dni od daty przybycia towaru do Buenos Aires i po rewizji celnej oraz po analizie. Polscy dostawcy powinni ofiarować zapłatę za okazaniem dokumentów na miejscowy bank (np. P. K. O. w Buenos Aires).

Po przybyciu towaru na miejsce, kupiec powinien otrzymać z banku dokumenty, aby zebrać próbki. Wydanie dokumentów musi być uskutecznione bez prawa odbioru z cła towaru, zezwolenie odbioru towaru bank udzieli dopiero po uregulowaniu faktury. Jeśli chodzi o czynność kupca w stosunku do przeprowadzenia analizy, to jest ona ograniczona jedynie do złożenia odpowiedniego podania do Urzędu Analiz przy Ministerstwie Rolnictwa, który bez udziału kupca, zbierze potrzebne mu próbki i nadeśle na ręce importera świadectwo wolnego wwozu.

Bób. W Argentynie znajdzie zbyt bób (garbanzos hiszp.) biały, mający wygląd jakby zgniecionego. Najwięcej poszukiwany jest bób większych wymiarów: 46—48 szt. w jednej uncji (a 30 gr.). Cło od bobu łącznie z workiem wynosi (32 plus 10 proc.) — 42 proc. ad valorem przy stałej ocenie 1 kg. w wysokości 0.128 pesów w złocie. Pozatem dochodzą opłaty manipulacyjne, jak wyżej. W pesach papierowych odprawa celna wynosi około 1 pesa i 10 centawów za 10 kg.

W/g. danych statystycznych import bobu w kg. był następujący:

	1928	1929	1930	1931
Ogółem :	2.368.334	3.522.537	6.095.204	1.224.279

Warunki składania ofert są identyczne z temi, dotyczącemi fasoli.

S o c z e w i c a. Soczewica (lentejas-hiszp). Cło na ten artykuł (nieobrany) wynosi od 0,80 do 85 pesów pap. za 10 kg., 90 proc., importu pochodzi z Chile. Reszta z Rosji. Hiszpanji, Brazylji.

Cyfry importu w ostatnich latach były następujące (w kg.)
(Soczewica w ziarnach):

1928 r. 1.631.226 1929 r. 1.886.406 1930 r. 2.667.790 1931 r. 1.815.943

Cło na soczewicę obraną jest nieco wyższe. Import tej soczewicy był następujący (w kg.):

1928 r. 14.975; 1929 r. 58,925; 1930 r. 32.827

Ze względu na wyższą opłatę celną import soczewicy obranej jest minimalny i nie może być brany pod uwagę. Warunki co do składania ofert: vide wyżej.

Soczewica gruba (lentejones) wym. 6—8 mm. uzyskuje większą cenę dolarów.

G r o s z e k z i e l o n y (arvejas) opłaca cło takie same jak soczewica. Groszek żółty produkowany jest na miejscu, przeto nie wchodzi w rachubę. Wyższą cenę uzyskuje groszek zdrowy, w którym domieszka żółtego jest minimalna. Warunki składania ofert i transportu, jak przy fasolach.

W/g. argentyńskiej statystyki import groszku w ubiegłych latach był następujący (w kg.):

	1928	1929	1930	1931
Ogółem:	4.904.601	5.348.600	5.117.317	3.441.014

Import groszku wyłuszczonego (krajanego) nie wchodzi w grę, ponieważ cło na ten groszek jest nieco wyższe.

Import tego groszku był następujący (w kg.):

1928 r. 8.795; 1929 r. 42.728; 1930 r. 679.065.

Izba zwraca specjalną uwagę na ścisłe przestrzeganie jednolitości towaru, przyczem towar musi bezwarunkowo odpowiadać pod względem jakości nadesłanym próbkom. Ma to znaczenie szczególnie przy sprzedaży zielonego groszku. W Argentynie istnieją trzy lub cztery duże firmy, w których ręku znajduje się prawie cały handel groszkiem. Firmy te posiadają własne łuszczarnie. Np. największa z tych firm, Moresco F. E. Ltda, S. A., przy rewizji towaru bierze próbki ze wszystkich worków i jeśli okaże się w kilku z nich towar nieodpowiedni, nie płaci za niego. Będąc ze sobą w porozumieniu, żadna z pozostałych firm groszku nie wykupi, wreszcie firmy te zaproponują taką cenę, która nie pokryje nawet kosztów przewozu. Wskazanem przeto jest sprzedawać wyżej wymienione artykuły za pośrednictwem przedstawicieli, jak to jest tu praktykowane.

W biurze Izby znajdują się adresy firm importujących zboża strączkowe w Argentynie.

SPRAWY PODATKOWE

WYKUP ŚWIADECTW PRZEMYSŁOWYCH I KART REJESTRACYJNYCH NA ROK 1933.

Obwieszczeniem z dnia 26 października 1932 r. (Pom. Dzien. Wojew. nr. 23, poz. 365) wezwała Izba Skarbowa w Grudziądzu właścicieli przedsiębiorstw handlowych i przemysłowych oraz wykonujących zajęcia przemysłowe w okręgu Izby Skarbowej w Grudziądzu do wykupienia świadectw przemysłowych oraz kart rejestracyjnych na rok 1933.

Świadectwa przemysłowe wydawane są, poczynając od dnia 2 listopada 1932 r. we właściwych kasach Urzędów Skarbowych codziennie z wyjątkiem niedziel i dni świątecznych na podstawie należycie wypełnionych deklaracyj. Blankiety deklaracyj otrzymać można bezpłatnie w Urzędzie Skarbowym. Wszelkich wskazówek i wyjaśnień co do kategorji świadectwa przemysłowego, odpowiedniej dla danego przedsiębiorstwa, udzielają miejscowe Urzędy Skarbowe.

Świadectwa przemysłowe mają być wykupione najpóźniej do dnia 31 grudnia 1932 r.

Podatnicy ponoszą całkowitą odpowiedzialność za nie wykupienie właściwego świadectwa przemysłowego, zgodnie z obowiązującemi przepisami.

Ceny świadectw przemysłowych na rok 1933 bez nadzwyczajnego 10 proc. dodatku oraz dodatków na rzecz związków samorządowych, szkół zawodowych, izb handlowych i przemysłowych, izb rzemieślniczych oraz łącznie z temi dodatkami wynoszą:

A. Dla przedsiębiorstw handlowych.

Kategorja		We wszystkich miejscowościach		w Warszawie		W miejscowościach klasy I.		II.		III.		IV.	
		zasadnicza	z dodatkami	zasadnicza	z dodatk.	zasadnicza	z dodatk.	zasadnicza	z dodatk.	zasadnicza	z dodatk.	zasadnicza	z dodatk.
		ZŁOTYCH											
I	Dla zakładów handl.	2000	3600	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
II	" " "		—	400	720	330	594	270	486	200	360	130	234
III	" " "			80	144	65	117	50	90	40	72	25	45
IV	" " "	—		30	54	25	45	20	36	15	27	10	18
Va	" handlu rozwoźnego	50	90	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vb	" obnośnego	15	27	—	—	—	—	—	—				

B. Dla przedsiębiorstw przemysłowych.

Kategorja		We wszystkich miejscowościach		W Warszawie		W miejscowościach klasy I		II		III		IV	
		zasadnicza	z dodatkami	zasadnicza	z dodatk.	zasadnicza	z dodatk.	zasadnicza	z dodatk.	zasadnicza	z dodatk.	zasadnicza	z dodatk.
		ZŁOTYCH											
I	Dla przed. przemysł.	6000	10800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
II	" " "	4000	7200	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
III	" " "	2000	3600	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
IV	" " "	600	1080	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
V	" " "	200	360	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
VI	" " "			120	216	100	180	80	144	60	108	40	72
VII	" " "	—	—	60	108	50	90	40	72	30	54	20	36
VIII	" " "	—	—	15	27	12	21,6	10	18	6	10,8	4	7,2

C. Dla handlu jarmarcznego

	Dla handlu hurt. zasadnicza	Dla handlu hurt. z dodatk.	Dla handlu detalicz. zasadnicza	Dla handlu detalicz. z dodatk.
	ZŁOTYCH			
Na jarmarkach, trwających ponad 21 dni	250	450	70	126
" " " 7 " do 21 dni	125	225	35	63
" " " 3 " do 7 "	100	180	25	45

D. Dla zajęć przemysłowych.

Oznaczenie zajęcia przemysłowego	Cena świadectw zasadnicza	Cena świadectw z dodatkami
	ZŁOTYCH	
I. Ekspedytorzy, nie otrzymujący oddzielnych biur i pomocników handlowych, lecz trudniących się osobiście z polecenia osób trzecich cleniem w urzędach celnych towarów, wysłanych zagranicę lub otrzymanych z zagranicy:		
1. Przy urzędach celnych, znajdujących się przy głównych linjach kolei żelaznych	400	720
2. Przy urzędach celnych, znajdujących się przy bocznych linjach kolei żelaznych	300	540
3. Przy urzędach celnych, nie położonych przy linjach kolejowych	250	450
II. a) Pośrednicy giełdowi (maklerzy):		
1. Na giełdzie warszawskiej	400	720
2. Na innych giełdach	250	450
b) Wszelkiego rodzaju in. pośrednicy handlowi:		
1. W Warszawie i w miejscowościach I klasy	150	270
2. W miejscowości II klasy	100	180
3. W miejscowościach III i VI klasy	30	54
III. Inspektorzy i ajenci przedsiębiorstw ubezpieczeniowych, przewozowych oraz instytucyj kredytowych, o ile prowadzą operacje bez utrzymania biur:		
1. W Warszawie i w miejscowościach I klasy	50	90
2. W miejscowościach II klasy	40	72
3. W miejscowościach III i IV klasy	20	36
IV. Pomocnicy podróżujący (komiwojażerowie	100	180

Cena zasadnicza karty rejestracyjnej 10 złotych, z dodatkami 18 złotych.

Do ceny świadectw przemysłowych i kart rejestracyjnych przypadają dodatki: na rzecz związków komunalnych do wysokości 30%, szkół zawodowych do wysokości 25%, izb handlowych i przemysłowych, izb rzemieślniczych do wysokości 15%, a to w myśl art. 110 i 121 ustawy z dnia 27 stycznia 1932 r. o państwowym podatku przemysłowym (Dz. U. R. P. z 1932 r. Nr. 17, poz. 110) oraz nadzwyczajny dodatek na rzecz Skarbu Państwa w wysokości 10% na zasadzie rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 19 grudnia 1927 r. (Dz. U. R. P. Nr. 114; poz. 972).

Winni prowadzenia przedsiębiorstw po dniu 31 grudnia 1932 r. bez świadectw przemysłowych lub na podstawie nieodpowiednich świadectw przemysłowych ulegną karze pieniężnej zgodnie z art. 98na wstępie powołanej ustawy; nadto przedsiębiorstwa, prowadzone bez świadectwa przemysłowego ulegną zamknięciu, z art. 113 tejże ustawy.

Art. 98 ustawy postanawia:

Kto prowadzi przedsiębiorstwo lub wykonywa zajęcie, nie nabywszy świadectwa przemysłowego, ulegnie karze grzywny od 3 do 20-krotnej kwoty nieuiszczonej za świadectwo. Kto prowadzi przedsiębiorstwo lub wykonywa zajęcie, nie nabywszy należytego świadectwa przemysłowego, względnie utrzymuje skład bez karty rejestracyjnej, ulegnie karze grzywny do wysokości 3-krotnej kwoty, stanowiącej różnicę między ceną właściwego a posiadanego świadectwa przemysłowego, względnie stanowiącej należną opłatę sa kartę rejestracyjną.

Kara nie zwalnia od obowiązku nabycia właściwego świadectwa przemysłowego względnie karty rejestracyjnej.

Do opieszałych płatników będą nadto stosowane przepisy o karach za zwłokę według ustawy z dnia 31 lipca 1924 r. (Dz. U. R. P. Nr. 73, poz. 721) z uwzględnieniem zmian wprowadzonych rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 17 maja 1927 r. (Dz. U. R. P. Nr. 46, poz. 401).

W SPRAWIE SCALONEGO PODATKU OD SPRZEDAŻY WÓDEK NA KIELISZKI.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni wyjaśnia na podstawie informacji otrzymanej od Izby Skarbowej, że sprzedaż wyrobów Państwowego Monopolu Spirytusowego na kieliszki należy do faz obrotu, o którym mowa w § 4 rozp. Min. Skarbu z dn. 28 V. 1932 (Dz. U. N. 54/32, poz. 529), czyli że od tych obrotów nie oblicza się podatku obrotowego, ponieważ sprzedaż ta jest już objęta scalonym podatkiem od obrotu.

KOMUNIKATY I INFORMACJE

W SPRAWIE ULG DLA WYKUPNA ŚWIADECTW PRZEMYSŁOWYCH NA ROK 1933.

Ministerstwo Skarbu rozważa obecnie postulaty Naczelnej Rady Zrzeszeń Kupiectwa Polskiego, dotyczące rozłożenia należności z tytułu opłat za świadectwa przemysłowe na dwie raty, z których jedna byłaby płatna do dnia 31 grudnia br. druga zaś do dnia 1 kwietnia 1933 r.

Ministerstwo Skarbu skłonne jest podobno uwzględnić ciężką sytuację kupiectwa, które nie jest w stanie wyłożyć należność za cały rok zgóry zwłaszcza, że Minister Skarbu posiada upoważnienie do odraczania — w myśl art. 123 ustawy o podatku przemysłowym — wszelkich terminów płatności podatku przemysłowego.

W sprawach tych zapadnie decyzja już w najbliższych dniach.

KOSZTA W POSTĘPOWANIU SĄDOWEM POLUBOWNEM.

Rozporządzenie Prezydenra Rzeczypospolitej z dnia 27. XI. 1932 r. (Dz. U. N. 93, poz. 805,) ustala, że klauzula wykonalności, nadana wyrokowi Sądu polubownego, podlega opłacie w wysokości jednej piątej wpisu stosunkowego który wynosi $2\frac{1}{2}\%$ wartości przedmiotu sporu, czyli — wniosek o nadanie klauzuli wykonalności wyrokowi Sądu polubownego podlega opłacie w wysokości 0,5% wartości sporu.

W SPRAWIE OBLICZANIA OKRESU WYCZEKIWANIA W ZAKRESIE UBEZPIECZENIA OD BEZROBOCIA.

Zarząd Funduszu Bezrobocia wydał następujące zarządzenie:

„Wobec wątpliwości nasuwających się Zakładom Pracy przy obliczaniu 26-tygodniowego okresu wymaganego przez art. 2. Ustawy Zabezpieczeniowej, w tych wypadkach, gdy robotnik pracował również i w niedziele lub w godzinach nadetatowych, Zarząd wyjaśnia, że w myśl ust. 2. art. 2. Ustawy Zabezpieczeniowej tydzień pracy, policzalny do zabezpieczenia, nie może w żadnym wypadku przekraczać 6 dni pracy w okresie tygodnia kalendarzowego.

Wobec powyższego nie mogą być zaliczane do okresu 156-dniowego, wymaganego przez ust. I. art. 2. Ustawy Zabezpieczeniowej, takie niedziele i dni pracy z godzin nadetatowych, które stanowią siódmy dzień pracy robotnika w okresie tygodnia kalendarzowego“.

Firmy portowe,
upoważnione do załatwiania formalności celnych w porcie gdyńskim.

1. American Scantic Line, Gdynia-Port, tel. 1731, 1732.
2. Chłodnia i Składy Portowe, Gdynia-Port, tel. 1539, 1575.
3. Warszawskie Towarzystwo Transportowe, ul. Świętojańska, tel. 1331, 1350.
4. „Warta“, Tow. Ekspedycyjne, Spółka z ogr. odp. Gdynia-Port, tel. 1290, 1291.
5. „Atlantic“, Gdynia, ul. Portowa, tel. 1617, 1809.
6. „Pantarei“, Powszechne Zakłady Magazynowe i Transportowe, Sp. Akc., Gdynia-Port, tel. 1636, 1637.
7. Schenker i Spółka — Międzynarodowe Transporty, Gdynia, ulica Starowiejska tel. 1823, 1909. (Centrala Warszawa).
8. C. Hartwig, Gdynia, ul. Portowa, tel. 1230, 1231 (Centrala Poznań).
9. Północne Towarzystwo Transportowe i Ekspedycyjne Sp. Akc., Gdynia-Port, tel. 1261. (Centrala Warszawa).
10. Polski Lloyd Sp. Akc. Gdynia, ul. Świętojańska, tel. 1432. (Centrala Warszawa).
11. Juljusz Hermann i Spółka, tel. 1258. (Centrala Warszawa).
12. Ekspedblok Dom Ekspedycyjno-Transportowy, Gdynia, ulica Swiętojańska, dom Łończuka, tel. 1262. (Centrala Warszawa).
13. Minkiewicz Tadeusz, Dom Handlowo-Ekspedycyjny, Gdynia.